



Detaljplan för Fornbacken 6 (*Bostäder på sjukhusområdet*)

Hässelholm
Hässelholms kommun
Skåne län

Dnr: 2018-642

Detaljplanen har varit på tillgänglig för samråd mellan den 29 juni 2020 och den 24 juli 2020 enligt Byggnadsnämndens beslut 2018-06-05, § 107.

Detaljplanen har skickats ut till berörda myndigheter och sakägare. Under samrådet har detaljplanen funnits tillgänglig i stadshuset i Hässelholm samt på kommunens hemsida www.hasselholm.se/dp.

Synpunkterna har sammanfattats i detta dokument, för att ge en överskådlig och lättillgänglig text. Samtliga yttranden finns tillgängliga på miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen.

Följande har inkommit med yttrande:

STATLIGA MYNDIGHETER MED FLERA:

Länsstyrelsen i Skåne län	med synpunkter
E.ON Elnät Sverige AB	med synpunkter
TeliaSonera Skanova Access	med synpunkter
Tele 2	utan synpunkter
Försvarsmakten	utan synpunkter
Trafikverket	med synpunkter

KOMMUNALA NÄMNDER, FÖRVALTNINGAR OCH BOLAG:

Hässelholms vatten	med synpunkter
Räddningstjänsten	med synpunkter
Miljöpartiet	med synpunkter
Miljöavdelningen	med synpunkter

MARKÄGARE, FÖRENINGAR, BOENDE MED FLERA:

Ägaren till fastigheten Brofästet 4	med synpunkter
Ägaren till fastigheten Brofästet 7	med synpunkter

STATLIGA MYNDIGHETER MED FLERA

Länsstyrelsen i Skåne län

Följande synpunkter har koppling till Länsstyrelsens prövningsgrunder enligt 11 kap. plan- och bygglagen.

Riksintressen

Riksintresse Kommunikationer 3kap. 8 § MB

Länsstyrelsen konstaterar att järnvägen Skånebanan norr om planområdet berörs av riksintresse för kommunikationer enligt 3kap. 8 § MB. Planhandlingarna anger att kommunen tagit fram en riskutredning som konstaterar att transport av farligt gods på Skånebanan är en betydande riskkälla. Utredningen ligger till underlag för kommunens bedömningar om behovet av byggnadsfritt avstånd.

Trafikverket uppmärksammar i sitt yttrande över detaljplanen att Skånebanan planeras att på sikt byggas ut till dubbelspår mellan Hässleholm och Kristianstad utmed det aktuella planområdet och att ett visst byggnadsfritt avstånd utmed järnvägen ska säkerställas i planen för att ge plats åt den framtida utbyggnaden. För att planen inte ska medföra påtaglig skada på riksintresset anser Trafikverket att det måste säkerställas att det byggnadsfria avståndet i detaljplanen utökas.

Länsstyrelsen ser behov av fortsatt dialog mellan Trafikverket och kommunen om det byggnadsfria avståndet för att planförslaget inte ska riskera att innebära påtaglig skada på riksintresset. Till nästa skede behöver planhandlingarna kompletteras med information om att Skånebanan berörs av riksintresse för kommunikation samt förtydligas avseende det byggnadsfria avståndet.

Risk för översvämning

Planhandlingarna anger att den gemensamma uteplatsen i mitten av fastigheten ska kunna fungera som fördröjningsyta för vatten vid skyfall för att inte överbelasta ledningar. Planhandlingarna bör kompletteras med en bedömning av ledningsnätets kapacitet. Länsstyrelsen vill i sammanhanget påminna om möjligheterna att i detaljplan genom krav på marklov reglera åtgärder som påverkar markens genomsläpplighet.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Länsstyrelsen anser att det saknas ett resonemang kring vad bedömningen att exploateringen inte har någon påverkan på miljö kvalitetsnormer för vatten baseras på. Därmed saknas även underlag för Länsstyrelsen att bedöma om slutsatsen är rimlig.

Hälsa och säkerhet

Föroreningar

Länsstyrelsen konstaterar att undersökning av markföroreningar har gjorts inom planområdet, MIFO fas 1 och MIFO fas 2. Det framgår inte av handlingarna om syftet med undersökningen varit att utreda hela planområdets lämplighet för föreslagen användning. Syftet med MIFO fas 1 och 2 är enligt Naturvårdsverkets handbok 4918 enbart att identifiera och utreda de delar av ett område där det misstänks finnas historiska föroreningar. Länsstyrelsen anser att syftet med en undersökning för att bedöma ett planområdes lämplighet skiljer sig från syftet med utredning och undersökning enligt MIFO fas 1 och 2.

Handlingarna behöver kompletteras med en bedömning av om undersökningens omfattning är tillräcklig för att bedöma markens lämplighet för föreslagen användning eller om ytterligare utredningar krävs. I det fall efterbehandlingsåtgärd krävs för att marken ska bli lämplig för det föreslagna ändamålet kan det säkerställas antingen genom att avhjälpandeåtgärder genomförs innan planen antas eller genom

villkorat bygglov enligt PBL 4 kap. 14

Finns det eller har det funnits byggnader inom planområdet som antingen är uppförda, renoverade eller omfogade mellan år 1953–1973 så föreligger risk att PCB förekommer i mark. Detta behöver tas hänsyn till i den historiska genomgången av området och i eventuella provtagningar av mark. Även om PCB sedan dess har avlägsnats från byggnaderna (i enlighet med PCB-förordningen) kan det ha spridits till fasadnära mark.

Buller

Kommunen anger i planbeskrivningen att riktvärde för trafikbuller innehålls för bostäderna i det aktuella planförslaget. Vidare beskrivs att en gemensam bullerskyddad uteplats uppfyller riktvärdena. Planhandlingarna anger även att påverkan av industribuller från området norr om Skånebanan kommer att utredas vidare i det kommande planarbetet.

Trafikverket framför i sitt samrådsyttrande över detaljplanen att trafikbullerutredningen som tagits fram för planen generellt visar på höga bullernivåer inom planområdet, särskilt vad gäller maximala ljudnivåer. Vidare skriver Trafikverket att bullerutredningen behöver kompletteras med en redovisning som utgår ifrån det aktuella planförslaget. Trafikverket menar även att uteplatsens bullerskydd behöver säkerställas med bestämmelse i detaljplan.

Utifrån skrivningen i PBL 2010:900 4 kap 33a § och att den planerade bostadsbebyggelsen är bullerutsatt ska planbeskrivningen innehålla en redovisning av beräknade värden för omgivningsbuller. Länsstyrelsen menar därför att handlingarna måste kompletteras i fråga om bullersituationen och att utgångspunkt ska vara det aktuella planförslaget. Bullernivåer ska redovisas både vid bostadsbyggnadens fasad och vid uteplats utifrån full utbyggnad för alla våningsplan och bedömningen förutsätts ta hänsyn till samtliga bullerkällor inklusive påverkan från industribuller. Det behöver framgå av planhandlingarna vilka åtgärder som krävs för att möjliggöra bebyggelsen och dessa åtgärder blir planens förutsättningar.

Verksambeter

Länsstyrelsen kan konstatera att planområdet ligger nära ett område som innehåller drivmedelsförsäljning och att planförslaget medger bostadsbebyggelse som är känslig markanvändning. Länsstyrelsen vill påminna om att kommunen genom planläggningen garanterar markens lämplighet för den föreslagna användningen. Planbeskrivningen behöver kompletteras med en redovisning av riskkällorna kopplade till drivmedelsförsäljningen och deras läge. I planhandlingarna bör kommunen tydliggöra risker och hur skyddsavståndet mellan planområdet och drivmedelsförsäljningen har beräknats.

Länsstyrelsens rådgivning

Övrig kulturmiljö

Sjukhuset i Hässleholm lyfts fram i Länsstyrelsens regionala kulturmiljöprogram. Detaljplanen innebär att två byggnader som idag har rivningsförbud tillåts att rivas. Den antikvariska konsekvensanalys som hänvisas till i planhandlingarna har baserats på ett annat planförslag. Av den framgår att en rivning av samtliga byggnader på fastigheten skulle innebära ”stora negativa konsekvenser för de kulturhistoriska värdena då byggnaderna som ett historiskt dokument som både speglar Hässleholms och lasarettets historia, liksom möjliggör en regional jämförelse av likadana personalbostäder går förlorad.”

Länsstyrelsen bedömer att även en rivning av hälften av byggnaderna kommer att innebära stora negativa konsekvenser, i synnerhet om rivning kombineras med en större sammanhållen volym i söder. Med hänsyn till illustrationerna på plankartan bedöms inte planbestämmelsen ”Tomtens karaktär avseende hus i park får inte förvanskas” vara tydlig nog för att säkerställa platsens kulturvärden.

Länsstyrelsen förespråkar ett bevarande av samtliga kulturhistoriskt värdefulla hus och att tomten kompletteras i söder enligt det förslag som lyfts i den antikvariska

konsekvensanalysen (s. 9).

Skyddade arter

Planhandlingarna anger att det inom planområdet finns ett befintligt solitärträd som i och med ett genomförande av planförslaget föreslås tas bort. Länsstyrelsen vill erinra om att även om inte trädet i sig är skyddsvärt kan det finnas skyddade arter i trädet, planhandlingarna bör kompletteras med en bedömning av om det finns skyddade arter som påverkas av planförslaget.

Länsstyrelsens bedömning

Förutsatt att planhandlingarna kompletteras gällande riksintresse för kommunikationer, risk för översvämning, miljö kvalitetsnormer för vatten, föroreningar, buller och verksamheter enligt ovan har inte Länsstyrelsen några synpunkter utifrån 11 kap. 10 - 11 §§ PBL.

Kommentar:

Riksintresse

Inför granskning har det byggnadsfria avståndet gällande ny bebyggelse utökats till 45 meter från spårmit. Inför granskning har även planbeskrivningen kompletterats med ett förtydligande om att Skånebanan är av riksintresse.

Risk för översvämning

Ledningarnas kapacitet är god. Text rörande hanteringen av dagvatten och skyfall har förtydligats i planhandlingarna inför granskning.

Miljö kvalitetsnormer

Planförslaget bedöms inte ha någon nämnvärd påverkan på recipienten. Bedömningen baseras på att exploateringen som kommer ske på tomten inte innebär en stor förändring av tomtens användning från idag. Tomten är idag mycket grön med bostäder. Därtill är planområdet placerat högt upp i avrinningsområdet. Det vatten som kommer från planområdet kommer därmed att passera flera fördröjningsmagasin, vilket innebär ytterligare rening, innan det slutligen når recipienten. Planbeskrivningen har kompletterats med ett utökat resonemang inför granskning.

Föroreningar

Byggnaderna inom planområdet är uppförda 1951, varför det inte bedöms vara någon risk att PCB förekommer i marken.

Mifo fas 1 och 2 handlar om ett förorenat område i södra delen av Fornbacken 2. Fornbacken 6 ligger norr om Fornbacken 2, cirka 200 meter från den berörda föroreningen. I konsulten Kodedas utredningar år 2017 och 2020 finns inga indikationer på att föroreningen skulle riskera ha spridits till Fornbacken 6.

I samband med det parallellt pågående detaljplanearbetet inom sjukhusområdet har dessa kända föroreningar utretts vidare. Även hela fastigheten Fornbacken 2 har provtagits för att utreda förekomst av klorerade lösningsmedel inom det detaljplaneområdet. Syftet med den provtagningen var att genomföra riskbedömning avseende människors hälsa samt utreda eventuella åtgärder som behöver vidtas för planerad utbyggnad av sjukhusets verksamhet. Resultaten från provtagningen visar att de högsta halterna av tetrakloreten (PCE) finns i den allra sydligaste delen av Fornbacken 2. Dessa halter är generellt låga och underskrider med god marginal de haltnivåer där hälsorisker via inandning av ånga inte kan uteslutas. Provpunkterna i de nordliga delarna av sjukhusområdet visar inga indikationer på att marken är förorenad och en av slutsatserna i rapporten är att man bedömer sig ha kunnat avgränsa föroreningens utbredning mot norr. Konsulten som genomfört provtagningen, Tyréns, har i samband med det arbetet bedömt att det är mycket osannolikt att Fornbacken 6 skulle var påverkad av föroreningen.

Planhandlingarna har reviderats med information från dessa utredningar.

Buller

Inför granskning har en promemoria om industribuller tagits fram. Slutsatsen i den är att befintlig skola och vårdbyggnader som ligger närmare industriområdet än planområdet begränsar industriområdets bullerpåverkan innan den riskerar kunna bli ett problem för planområdet. Med det som utgångspunkt bedöms Fornbacken 6 uppfylla riktvärden enligt boverket för Zon A dagtid och minst Zon B nattetid. I zon A och B tillåts byggande av bostäder.

Inför granskning har även bullerutredningen avseende buller från tåg- och biltrafik reviderats. Revideringen utgår från granskningsförslaget. Utredningen visar att riktvärde för trafikbuller innehålls för bostäderna i det aktuella plansförslaget.

Om flera olika typer av uteplatser anordnas t. ex privat balkong och gemensam uteplats behöver bara en av dessa uppfylla riktvärden för uteplats, vilket en gemensam uteplats på innergården gör ifall den planeras i den inre ytan där maximala ljudnivåer är högst 65 dBA. I plankartan säkras genom reglering en gemensam bullerskyddad uteplats i mitten av planområdet.

Verksamheter

Drivmedelsförsäljning finns vid korsningen Stobyvägen/Esplanadgatan 60-100 meter från planområdet. Denna verksamhet som potentiell risk för planområdet har utretts i riskanalysen som togs fram av BKB 2019. I den skrivs följande rörande bensinmacken:

- Risken för att en olycka som sker i samband med påfyllning ska drabba planområdet bedöms som försumbar då längsta konsekvensavstånd för ett antänt utsläpp av brandfarlig vätska beräknats till 42 meter.
- Förutom påfyllning av cisterner kan även transporter av drivmedel till och från stationen vara ett riskmoment. Vid bulktransporter till och från drivmedelsstationen passerar inte Linnégatan (där aktuell fastighet är belägen). Minsta avstånd mellan förväntad transportväg och Fornbacken 6 är drygt 50 meter och längsta konsekvensavstånd för ett antänt utsläpp av brandfarlig vätska har beräknats till 42 meter. Risken för att en olycka i samband med transport av drivmedel ska drabba fastigheten bedöms därför som försumbar.

Bensinstationen har år 2020 fått beviljat ett nytt tillstånd för hanteringen av brandfarlig vara och i den tillståndsprocessen har de gjort en än mer utförlig riskutredning där de räknat på spill, läckage, och efterföljande brand samt gjort en bedömning utifrån föreskrifterna kopplat till LBE och hanteringen då det finns andra bostäder placerade bara 25 meter från bensinmacken.

E.ON Elnät Sverige AB

Inom området har E.ON markförlagd serviskabel, se bifogad karta. Kablarnas exakta lägen måste säkerställas innan markarbete påbörjas.

För elledning i mark får byggnad eller annan anläggning inte utan ledningsägarens medgivande och lämnade instruktioner uppföras på närmare avstånd än 3 meter från markkabeln. Inte heller får utan ledningsägarens medgivande upplag anordnas eller marknivån ändras ovanför markkabeln, så att reparation och underhåll försvåras.

Eventuella kostnader i samband med planens genomförande så som flyttningar eller ändringar av våra befintliga anläggningar bekostas av exploitören, vilket bör framgå av genomförandebeskrivningen.

Kommentar:

Genomförandebeskrivningen har kompletterats inför granskning med information kring kostnader som berör flytt av ledningar.

TeliaSonera Skanova Access

Skanova har kabelanläggningar inom planområdet som kommer att beröras av plansförslaget. Anläggningarnas läge (lägesinmätta) framgår av bifogad karta. Skanova yrkar med anledning av detta antingen att ett 4m brett u-område införs för respektive kabelanläggning (2 m ömse sidor om resp. kabelanläggning) alternativt att följande införs i genomförandebeskrivningen: "Flyttningar eller andra

åtgärder som krävs för att säkerställa Skanovas kabelanläggningsfunktion ska bekostas av exploitören/fastighetsägaren.”

Kommentar:

Inför granskning har plankartan kompletterats med u-område för fjärrvärmeledningarna. Den västligaste av dessa u-områden omfattar även Skanovas ena ledning så som den är placerad idag. Genomförandebeskrivningen har kompletterats inför granskning med information kring kostnader som berör flytt av ledningar om den östligaste av Skanovas ledningar flyttas in i det nya u-området i öster.

Tele 2

Tele2 har inget att erinra mot rubricerat förslag till detaljplan.

Försvarsmakten

Den här typen av ärenden behöver ni inte remittera till oss. Finns det någon speciell anledning till att ni remitterat till oss i detta ärende får ni gärna höra av er men annars kommer vi inte handlägga det.

Trafikverket

Trafikverket har erhållit samrådshandling för rubricerat ärende på remiss. Vi har följande synpunkter.

Riksintressen

Planområdet gränsar i norr till järnvägen Skånebanan som är en kommunikationsanläggning av riksintresse, vilket vi anser ska framgå i planbeskrivningen. Riksintressen ska enligt MB kap 3 §8 ”så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av sådana anläggningar”.

Skånebanan planeras på sikt att byggas ut till dubbelspår mellan Hässleholm och Kristianstad utmed det aktuella planområdet. Trafikverket anser att ett byggnadsfritt avstånd om minst 30 meter ska säkerställas i planen utmed Skånebanan, räknat minst 15 meter från spårmittpunkt för den befintliga järnvägen, för att ge utrymme åt den framtida utbyggnaden, om den blir på södra sidan.

Det innebär att det byggnadsfria avståndet markerat med prickmark måste utökas och bygggrätten för planen förskjutats ytterligare från järnvägen. Detta krävs även ur risksynpunkt för att länsstyrelsens rekommendation om skyddsavstånd ska vara möjligt att uppnå utmed en framtida dubbelspår järnväg. Prickmarken anser vi även ska omfatta befintliga byggnader inom detta bebyggelsefria avstånd. Det syftar till att de befintliga byggnaderna inte ska kunna återuppföras i detta läge i händelse av att de skulle brinna ner.

Trafikverket anser att det måste säkerställas att det byggnadsfria avståndet och riktvärden för trafikbuller uppnås genom annan placering och utformning av bebyggelsen, och med bestämmelse om bullerskydd, enligt våra synpunkter, för att planen inte ska riskera att medföra påtaglig skada på riksintresset.

Trafikstruktur

Om alternativet med en utbyggnad till dubbelspår söder om befintligt spår blir aktuellt, kan det komma att medföra en påverkan på Linnégatans läge och sträckning utmed järnvägen. Annan utfart från det aktuella planområdet än till Linnégatans norra del utmed järnvägen bör därför säkerställas i planen. Då en mer sluten bebyggelse mot järnvägen prövas i det fortsatta planarbetet, skulle även en ändrad placering av den östra parkeringsplatsen till det södra planområdet kunna övervägas, där utfart inte behöver ske mot den del av Linnégatan som löper utmed järnvägen.

En analys bör även göras av uttryckningsvägar och utformning av gatunätet vid en utbyggnad av Skånebanan till dubbelspår, om Linnégatans sträckning skulle ändras. Trafikutredningen bör kompletteras med dessa analyser utifrån en prognos för framtida trafik längs de kommunala vägarna, inklusive trafikstringen från planområdet när detta är fullt utbyggt.

Trafikbuller

Planförslaget innebär en ändrad användning av befintliga byggnader i östra delen från vård- till bostadsändamål. Planen medger dessutom ny bebyggelse med ny användning (bostäder, centrum) i förhållande till gällande detaljplan. De riktvärden för trafikbuller som gäller för nya detaljplaner, enligt förordning (2015:216), ska följas vid planering av ny bostadsbebyggelse för att uppnå en god boendemiljö. Vid planering av ny bebyggelse är det exploatören eller fastighetsägaren som ansvarar för att de av riksdagen fastställda riktvärdena för trafikbuller inte överstigs. De nödvändiga åtgärder som kan krävas (bullerskydd) ska bekostas av exploatören eller fastighetsägaren.

En trafikbullerutredning (Brekke/Strand 2020-01-10) har tagits fram för planen som generellt visar på höga bullernivåer i planområdet, särskilt vad gäller maximala ljudnivåer. Bullernivåer vid fasad och uteplats har emellertid redovisats med en annan placering och höjd på bebyggelsen än det nu aktuella planförslaget medger. I planområdets östra del har t ex endast bullernivåer vid fasad redovisats för befintlig byggnad med två våningar, medan planförslaget medger en byggnadshöjd på 17,5 meter, på motsvarande avstånd från järnvägen. Kommunen har därmed inte följt kraven enligt förordning 2015:216, varför vi anser att bullerutredningen ska kompletteras med en redovisning av bullervärden vid fasad och uteplats för den bebyggelse som medges i det aktuella planförslaget.

I planen föreslås en gemensam bullerskyddad uteplats på innergården, och i planbeskrivningen anges att maximala bullernivåer på innergården är högst 65 dBA. Enligt bullerutredningen för planen ligger emellertid beräknade maximala bullernivåer på innergården på mellan 75 och 80 dBA. Enligt förordningen får L_{max} 80 dBA inte överskridas mer än fem gånger per timme dagtid mellan kl. 06-22. Då det kan bli svårt att innehålla riktvärdet för maximal ljudnivå på den föreslagna gemensamma uteplatsen, med en utbyggnad av dubbelspår på sträckan, anser vi det angeläget att planen säkerställer att bullerskydd ska uppföras så att riktvärden för trafikbuller vid uteplatsen kan innehållas. Vi anser därmed att bestämmelsen f3 ska kompletteras med att "bullerskydd ska finnas".

Enligt bullerutredningen ligger beräknade maximala bullernivåer vid fasader i planområdet på mellan 75 och 90 dBA. Enligt Boverkets Byggregler får inte L_{max} 45 dBA överskridas mer än fem gånger per natt. Trafikverket anser därför att det ska framgå i planen att fasadernas ljuddämpning ska dimensioneras med hänsyn till godstågens maxnivåer. Sammantaget anser Trafikverket att kommunen för att uppnå en god ljudnivå för bebyggelsen enligt planförslaget bör pröva en utformning av den nya bebyggelsen i planen med en mer sluten struktur mot järnvägen. Om bullernivåer vid fasad skulle överskrida Leq 60 dBA kan genomgående lägenheter med en tyst sida krävas, vilket är svårt att uppnå med nuvarande planförslag enligt bullerutredningen. Förutsättningar för en mer sluten bebyggelse skulle kunna skapas om de 2 västra befintliga byggnaderna sparades istället för de två nordligaste. De norra befintliga byggnaderna omfattas av riktvärden i förordningen, då det för dessa föreslås en ändring till bostadsändamål, vilket inte är fallet med de två västliga befintliga byggnaderna. För de norra befintliga byggnaderna har ekvivalenta ljudnivåer nära riktvärdet Leq 60 dBA (Leq 59 dAB) beräknats, och här kan inte en tyst sida uppnås i enlighet med förordningen.

Luftfartens intressen

Trafikverket ansvarar för att bevaka luftfartens intressen i remisser av planer och bygglov. Planförslaget medger byggnader med högsta nockhöjd på 20 meter. Vi anser att planen istället ska redovisa högsta totalhöjd och om denna är högre än 20 meter.

Följande ska även framgå i planbeskrivningen till den aktuella planen.

Hässleholm ligger inom den MSA-påverkande zonen (60 km) för Helsingborg/Ängelholm-, Ljungbyhed och Kristianstad/Österlen flygplatser. Om detaljplanen medger byggnation högre än 20 meter ska flygplatserna, i egenskap av sakägare, beredas möjlighet att yttra sig. Om så är fallet ska även Luftfartsverket, i egenskap av sakägare, ges möjlighet att yttra sig över detaljplanen avseende CNS-utrustning för luftfarten (CNS=utrustning för kommunikation, navigation och övervakning).

Alla byggnadsobjekt som uppförs i det aktuella planområdet, och som medger en totalhöjd över 20 meter, ska remitteras till flygplatserna och LFV enligt ovan.

Om berörda flygplatser bedömer att det krävs en flyghinderanalys, ska en sådan genomföras och bekostas av

kommunen. För mer information se länken nedan:

www.lfv.se/flyghinderanalys

Remittering av planer, bygglov och byggnadsobjekt ska göras till Försvarmakten, för en lokaliseringsbedömning, om de medger en höjd:

- Högre än 45 m och belägna inom tätort.
- Högre än 20 m utanför tätort

Före byggstart, då bygglov eller miljötillstånd finns, ska i dessa fall ovan, alltid en ”flyghinderanmälan” (enligt Luftfartsförordningen SFS2010:770) göras till Försvarmakten.

Från den 1 november 2010 trädde Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om markering av byggnader, master och andra föremål (TSFS 2010:155) i kraft. Dessa föreskrifter ska tillämpas vid markering av föremål som har en höjd av 45 m eller högre över mark- eller vattenytan och som är belägna utanför en flygplats fastställda hinderbegränsade ytor.

Kommentar:

Riksintresse:

Inför granskning har planbeskrivningen kompletterats med informationen att järnvägen är av riksintresse.

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen ser att det kan vara rimligt att inte riskera försämra förutsättningarna för Skånebanans utbyggnad om det är möjligt att placera ny bebyggelse längre in på tomten. Inför granskning har därför det byggnadsfria avståndet till järnvägen utökats för ny bebyggelse. Därmed föreslås ingen ny bebyggelse mindre än 45 meter från befintlig spårmit.

I dagsläget finns däremot varken något beslut om att järnvägen ska utvecklas till dubbelspår eller vilken sida om spåret som en utbyggnad skulle påverka och i så fall hur. Därför anser miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen att det är orimligt att i nuläget begränsa möjligheten att använda befintliga byggnader. Genom utredningar rörande både risk och buller har byggnaderna visats kunna användas som bostäder i enlighet med planförslaget.

Trafikstruktur:

Planförslaget innebär ingen begränsning av in- och utfarter mot Linnégatan. Det finns möjlighet att anlägga in- och utfart mot Linnégatan i den västra delen av fastigheten. Enligt den trafikutredning som tagits fram finns inga indikationer på att de trafikflöden som fastigheten genererar skulle belasta infrastrukturen på ett ohållbart sätt. För denna detaljplans genomförande bedöms det därmed inte behövas en omfattande trafikutredning rörande en potentiell omfördelning av trafik på kommunala gator och andra privata gator som ligger utanför planområdet, med anledning av en eventuell påverkan på Linnégatan till följd av en potentiell utbyggnad av statliga spåren i framtiden.

Planförslaget innebär förtätning med bostäder i gångavstånd till centrum samt i närheten till kollektivtrafik, vilket innebär goda möjligheter för de boende att välja att gå, cykla eller ta buss och tåg framför att köra bil i sin vardag.

Buller:

Inför granskning har bullerutredningen reviderats utifrån senaste planförslaget och så att fasadpunkter beräknats för alla våningsplan. Även industribuller har utretts inför granskning.

Sammantaget visar utredningarna bostäder är möjligt i befintliga byggnader samt ny bebyggelse enligt planförslaget. En gemensam bullerskyddad uteplats ska dock finnas för att klara riktvärdena. Detta säkras i plankartan i mitten av fastigheten genom planbestämmelser om bullerskyddad uteplats samt bullerskydd. Inför granskning kompletteras planbeskrivningen med informationen att fasadernas ljuddämpning ska dimensioneras med hänsyn till godstågens maxnivåer.

Den befintliga bebyggelsen består av två olika hustyper. För att kunna spara minst ett av varje hustyp ska de två mittersta skyddas i detaljplanen. För att inte riskera att bygga bort tomtens kulturmiljövärde avseende "hus i park" förordas inför granskning fortfarande en friliggande placering av hus. Eftersom ny bebyggelse dessutom begränsas till att placeras minst 45 meter från befintlig spårmitthade en mer sluten placering av bebyggelsen inneburit sämre disponering av tomten.

Lufffartens intressen:

Inför granskning har flygplatserna skrivits in i sändlistan. Hur reglering av byggnader ska göras i detaljplanen behöver i första hand utgå från vilket utformning som ska möjliggöras.

KOMMUNALA NÄMNDER, FÖRVALTNINGAR OCH BOLAG:

Hässleholms Vatten AB

Hässleholms Vattens rådgivning:

Det finns u-områden inom det tidigare planområdet som föreslås slopas i den nya detaljplanen. I ett område som avses förtätas och där det kan komma att styckas av så är det inte optimalt att ta bort dessa helt utan att ha tryggt ledningarna och dess funktion som är tillför såväl den planerade och den äldre bebyggelsen. Det är viktigt att det planeras tidigt i planprocessen, och här upplevs en otydlighet i hur teknisk försörjning av området ska genomföras när u-område slopas. För att ytan som beskrivs som b1, mark som inte får hårdgöras och som ska fungera som fördröjning av dagvatten har inga höjder. Höjdsättning saknas på hela planområdet. Det bör framgå vilket vatten som ska fördröjas här och att det är säkerställt att det ytledes kan rinna av från detta utan att översvämma byggnader/byggrätter. Det går att fördröja även om det ska hårdgöras, Det kan vara bra att inte begränsa kreativiteteten i material för att kunna tillgodose uteplats och fördröjning. Hässleholms Vatten föreslår källarlösa hus och att mark invid hus ska vara minst 30 cm över närmsta gata.

Hässleholms Vattens synpunkter

Möjligheter och flexibilitet är bra men det är svårt att planera och svårstrukturerat att lösa saker i efterhand. Vi föreslår därför att utfarter och u-område planeras. Det anges två recipienter till planområdet men Farstorpsån-Hörlingeån ligger uppströms och vår bedömning är att detta vatten inte kan påverkas ekologiskt eller kemiskt. Håller med om att planförslaget inte kommer ha någon nämnvärd påverkan för Almaån-Fjärlövsån.

Enligt planförslaget finns ett dagvattenreservat för fördröjning av dagvatten i centrum av planen. Hässleholms Vatten skulle vilja utöka denna bestämmelse till att även följa gatorna, Ambulansvägen och Linnégatan, då den naturliga avrinningen följer dessa, här är det lämpligare att skriva att den marken inte ska hårdgöras utan vara mer som ett stråk svackdike eller liknande för att avleda dagvatten på ytan.

Plankarta:

Höjdsättning saknas av gata, lågstråk och höjder. Bestämmelser om att endast källarlösa hus får byggas. Mark invid hus ska vara 30 cm över gata.

Kommentar:

Inför granskning har u-områden lagts in längs östra och västra fastighetsgränserna, vilka kommer bli en naturlig plats för parkering och in- och utfarter med anledning av byggrätternas placering. Vi bedömer att det inte finns något behov att därutöver reglera in- och utfart eftersom det kan få en negativ effekt på de befintliga byggnadernas tillgänglighet.

Skrivelse om recipienter har inför granskning ändrats avseende Farstorpsån-Hörlingeån.

På grund av in- och utfarter samt parkeringar går det inte att säkra ett område längs hela fastighetsgränsen mot Linnégatan som ej får hårdgöras för att fungera som svackdike. Däremot har beskrivningen kring dagvatten- och skyfallsbanteringen utökats till en tydligare beskrivning av hur svackdiken bör användas för att leda bort vattnet från tomten. Även parkeringsytor beskrivs som möjliga svackdiken och fördröjningsytor. Källarlösa hus bedöms inte nödvändigt att reglera för denna fastighet. Bestämmelse om 30 cm över gata har däremot införts i plankartan inför granskning. Fastigheten bedöms överlag ha goda förutsättningar för att kunna skapa såväl ytor för fördröjning som avrinning från tomten.

Räddningstjänsten

Räddningstjänsten har granskat handlingarna i detaljplaneärendet rörande fastigheten Fornbacken 6 och har följande synpunkter på det framtagna detaljplanförslaget:

I riskutredning inför framtagande av FÖP som gjordes av Briab anges följande: ”

Inom 150 m från berörda järnvägssträckors närmsta spårkant bör byggnader där personer vistas stadigvarande utföras enligt nedan för att begränsas skadorna vid en olycka med farligt gods:

o Ventilationssystemet bör förses med nödstopp.

o Friskluftsinlag bör placeras så högt som möjligt, minst 8 m ovan mark.

o Det bör finnas utrymningsmöjlighet i riktning bort från järnvägen.”

I planbeskrivningen nämns inte utrymningsmöjlighet i riktning bort från järnvägen för tillkommande byggnader utan endast för befintliga byggnader. Räddningstjänsten anser att det bör framgå av planbeskrivningen att det även gäller nya byggnader och inte endast befintliga.

Räddningstjänsten anser att det bör framgå av planhandlingarna att utrymning från de planerade byggnaderna behöver kunna ske utan räddningstjänstens hjälp och utrustning. Detta eftersom insatstid bedöms överstiga 10 minuter till fastigheten. Med insatstid menas anspänningstid, körtid, uppställningstid, samt påbörja räddande åtgärd.

Kommentar:

Inför granskning har planbeskrivningen förtydligat att utrymningsväg från byggnaden i riktning från järnvägen gäller all bebyggelse samt räddningstjänstens förtydligande om att utrymning måste kunna ske utan räddningstjänstens hjälp och utrustning.

Miljöpartiet

Vi stödjer att det byggs tre nya huskroppar i sex våningar för bostadsändamål enligt scenario 1 och att två av de ursprungliga husen bevaras.

Placeringen av bostäder i Fornbacken 6 är lämplig och stämmer väl överens med målsättningen om förtätning vid ny/ombyggnation av bostäder i Hässleholm. Fornbacken 6 är en central plats i staden, endast femton minuters promenad från Hässleholms Centralstation. Med goda möjligheter för kommunikation med cykel och gångtrafik.

Miljöpartiet anser att de tre nya huskropparna skall byggas med bästa möjliga tekniska standard, vad avser uppvärmning, elförbrukning och vattenrening. Att byggnaden konstrueras och designas för solceller är en självklarhet för en kommun som vill ligga i framkant på energi och miljöområdet, allt i syfte att skapa ett hållbart samhälle.

Miljöpartiet föreslår att träd som tas ned för att kunna möjliggöra byggnation av de tre nya huskropparna ersätts med nyplanteringar av solitärträd och att en satsning på grönområde i nära anslutning till bostäderna på fastigheten Fornbacken 6 prioriteras. Vi har studerat detaljplanen och planhandlingarna och i dessa handlingarna funnit stöd för vårt förslag, vad avser park/grönområden.

Kommentar:

Inför granskning har planförslaget anpassats utifrån scenario 1, dvs. endast friliggande bostadsbebyggelse. Däremot skyddas endast två av befintliga byggnader med q-märkning i plankartan. Möjligheten att bevara flera av byggnaderna finns däremot fortfarande i förslaget. Inför granskning finns i planbeskrivningen

information om möjlighet till nyplantering av solitärträd samt att byggnaderna lämpar sig för effektiv produktion av solenergi. Detta regleras dock inte i plankartan.

Miljöavdelningen

Miljöavdelningen har följande synpunkter på planförslaget:

1. Miljöavdelningen ställer sig positiv till förtätning med bostäder i närheten av såväl kollektivtrafik som grönområde. Det är även positivt att byggnaderna kan anslutas till fjärrvärme och att det uppmuntras till att anpassa byggnaderna för att möjliggöra solcellsinstallation.
2. Om balkonger anläggs i bullerutsatt fasad bör uteplats i bullerskyddat läge anläggas i enlighet med bullerutredningen. Bostäderna bör konstrueras så att inomhusmiljön uppfyller riktvärden för inomhusmiljö, även detta i enlighet med bullerutredningen.
3. Om det under planerad/pågående markundersökning på Fornbacken 2 framkommer tecken på att markföroreningar spridits till planområdet kan ytterligare undersökningar och sanering bli nödvändiga innan planen kan antas.
4. Avseende vibrationer hänvisas till en studie utförd av BRIAB 2017-10-31 avseende risker med vibrationer intill järnvägar i Hässleholms stad. Miljöavdelningen tycker att det är otydligt förklarat huruvida vibrationer kan komma att väcka problem för de byggnader som finns och kommer att byggas i det aktuella området. Det bör förtydligas.
5. Dagvattenhanteringen bör utformas i enlighet med utredningen, så att de ökade vattenmängderna från en större andel hårdgjord yta och förväntade klimatförändringar kan hanteras. Infiltrering av dagvatten bör i normalfallet undvikas inom vattenskyddsområdet.
6. Om utredningar visar att buller från industriområdet kan medföra olägenhet för människors hälsa bör åtgärder vidtas för att förebygga olägenhet. Det bör förtydligas.
7. Planområdet ligger inom normalriskradonmark. Byggnationen bör vid behov anpassas för att förebygga olägenhet.

Utredning i ärendet

Bullerutredningen visar att riktvärdena för trafikbuller innehålls vid fasad. Om balkonger byggs ska bullerskyddad uteplats anläggas. Byggnader bör utformas så att riktvärdena för inomhusmiljö kan innehållas.

Planområdet ligger inom normalriskradonmark. Byggnationen bör vid behov anpassas för att förebygga olägenhet.

Planen medför ökning av hårdgjord yta, vilket ställer ökade krav på dagvattenhanteringen. En dagvattenutredning har genomförts med anvisningar om hur planområdet kan utformas för att hantera 100-årsregn. Svackdiken och fördröjningsmagasin anläggs för att hindra överbelastning av befintligt dagvattennät. Eftersom delar av området ligger inom vattenskyddsområdet är infiltrering olämpligt där. Fördröjningsdammar ska därför utföras med täta bottnar. Området ska höjdsättas.

Inga föroreningar har påvisats inom planområdet. Det finns inte heller skäl att tro att det funnits någon föroreningsskälla där. Däremot finns en konstaterad förorening på intilliggande fastighet Träskon 5. Spridning har skett, men hittills tyder inget på att planområdet berörs.

Sjukhusområdet som helhet är klassat som stor risk för hälsa och miljö i MIFOutredning fas 2. Undersökningar pågår på Fornbacken 2. Om det framkommer tecken på att föroreningar därifrån spridits till planområdet kommer ytterligare undersökningar att göras i planområdet. Sammantaget bör detta ge en rimlig säkerhet att ingen negativ påverkan från föroreningar kommer att ske på

planerad verksamhet. Detta under förutsättning att eventuella föroreningar som upptäcks, och som kan medföra risk för hälsa eller miljö, saneras innan planen antas.

Nya byggnader avses placeras för att minska olägenhet av skuggning på befintliga hus.

Norr om planområdet finns ett industriområde. Påverkan av industribuller därifrån kommer att utredas vidare i det kommande planarbetet.

Sammantaget bedöms planen inte medföra oacceptabla risker för hälsa och miljö ifall aviserade åtgärder vidtas. Underlag saknas dock för bedömning av om vibrationer och buller från intilliggande industriområde kan vålla olägenhet för människors hälsa. Inom dessa områden bör planen förtydligas.

Kommentar:

Inför granskning har en promemoria om industribuller tagits fram. Slutsatsen i den är att befintlig skola och vårdbyggnader som ligger närmare industriområdet än planområdet begränsar industriområdets bullerpåverkan innan den riskerar kunna bli ett problem för planområdet. Med det som utgångspunkt bedöms Fornbacken 6 uppfylla riktvärden enligt boverket för Zon A dagtid och minst Zon B nattetid. I zon A och B tillåts byggande av bostäder.

Inför granskning har även bullerutredningen avseende buller från tåg- och biltrafik reviderats. Revideringen utgår från granskningsförslaget. Utredningen visar att riktvärde för trafikbuller innehålls för bostäderna i det aktuella planförslaget. Om flera olika typer av uteplatser anordnas t. ex privat balkong och gemensam uteplats behöver bara en av dessa uppfylla riktvärden för uteplats, vilket en gemensam uteplats på innergården gör ifall den planeras i den inre ytan där maximala ljudnivåer är högst 65 dBA. I plankartan säkras genom reglering en gemensam bullerskyddad uteplats i mitten av planområdet.

I samband med det parallellt pågående detaljplanearbetet inom sjukhusområdet har hela fastigheten Fornbacken 2 provtagits för att utreda förekomst av klorerad lösningsmedel inom det detaljplaneområdet. Syftet med den provtagningen var att genomföra riskbedömning avseende människors hälsa samt eventuella åtgärder som behöver vidtas för planerad utbyggnad av sjukhusets verksamhet. Resultaten från den provtagningen visar att de högsta halterna av tetrakloreten(PCE) finns i den allra sydligaste delen av Fornbacken 2. Dessa halter är generellt låga och underskrider med god marginal de haltnivåer där hälsorisker via inandning av ånga inte kan uteslutas. Provpunkterna i de nordliga delarna av sjukhusområdet visar inga indikationer på att marken är förorenad. Konsulten som genomfört provtagningen, Tyréns, har i samband med det arbetet bedömt att det är mycket osannolikt att Fornbacken 6 skulle var påverkad av föroreningen.

Planhandlingarna har reviderats med information från dessa utredningar.

Inför granskning har en vibrationsmätning tagits fram av Brekke & Strand Akustik AB 2020-12-02. Av utförda mätningar framgår att tågtrafiken på Skånebanan, med befintlig trafiksituation och tågvikter, i nuläget inte genererar komfortstörande vibrationer inom planerat byggområde. Uppmätta värden ligger tydligt under riktvärdet 0,4 mm/s vägd RMS. Några särskilda, förebyggande åtgärder för vibrationsdämpning gentemot befintlig tågtrafik bedöms därför inte vara nödvändiga. Planbeskrivningen har kompletterats med denna information.

Fastigheten ligger inte inom vattenskyddsområdet, varför infiltration bedöms lämplig.

Avseende risk för radon så finns krav i BBR för att säkra radonsäkert byggande om det skulle visa sig behövas. Det bedöms som tillräcklig hantering för detta område.

MARKÄGARE, FÖRENINGAR, BOENDE MED FLERA:

Ägaren till fastigheten Brofästet 4

Vi har en del synpunkter på detaljplanen för Fornbacken 6.

1. Vi menar att sex våningar på de nya byggnaderna är för högt, då bebyggelsen i området sedan tidigare är mycket lägre. De flesta byggnaderna runt om i närliggande område är 2-3 våningar och att de nya byggnaderna bör hållas i samma nivåer.
2. Vi ställer oss också frågande till parkeringen närmast Esplanadgatan, då det området idag är en brant backe, är det tänkt att ni/de ska höja nivån och ska då de nya byggnaderna höjas till den nivån? En höjning av marknivån med ett nytt hus ovanpå detta anser vi blir alldeles för högt i detta område.
3. Vi skulle föredra scenario 2, där tre av de befintliga byggnaderna sparas, för att i möjligaste mån bevara karaktären på området.

Kommentar:

Eftersom förslaget innebär förtätning av bostäder i ett läge nära centrum och kollektivtrafik så anser planavdelningen att en högre exploatering än intilliggande villabebyggelse är rimlig. Den nya bebyggelsens skala är fortfarande anpassad utifrån landskapsbilden för att kunna harmonisera med området.

Inför granskning har scenario 1 valts för området då det bland annat bedöms samspela bäst med kulturmiljön.

En viss förändring av marknivån kan förväntas inom tomten för att säkra såväl tillgängligheten och en god disponering av tomten som avrinningen av dagvatten och skyfall. Det är däremot osannolikt att marken vid byggnaderna skulle höjas till den högsta nivån för anslutningen till Linnégatan eftersom det både skulle innebära stora kostnader för att fylla upp marken samt eftersom det skulle ge väldigt stora nivåskillnader inom tomtmarken.

Ägaren till fastigheten Brofästet 7

Vi är väldigt positiva till byggnationen men vi har våra åsikter/synpunkter på det stora hela.

- Vi ser framemot nybyggnationen enligt scenario bostäder med äldreboende OM man skiftar våningsantalen så att närmast korsning Esplanadgatan behåller befintlig byggnad, och att man bygger 3-våningsdelen så att 5-våningsdelen byggs närmast sjukhus in/utfart.
- Att man vill bygga sexvåningshus/femvåningshus i området smälter inte in i befintlig byggnation.
- Att man bevarar befintliga hus.

Kommentar:

Eftersom förslaget innebär förtätning av bostäder i ett läge nära centrum och kollektivtrafik så anser planavdelningen att en högre exploatering än intilliggande villabebyggelse är rimlig. Den nya bebyggelsens skala är fortfarande anpassad utifrån landskapsbilden för att kunna harmonisera med området.

Inför granskning har planförslaget anpassats utifrån scenario 1, dvs. endast friliggande bostadsbebyggelse, eftersom det bedöms samspela bäst med kulturmiljön.

Tyvärr skyddas endast två av befintliga byggnader med q-märkning i plankartan, en av varje hustyp. Möjligheten att bevara flera av byggnaderna finns däremot fortfarande i förslaget.

SAMMANFATTNING

Synpunkterna har bemötts separat ovan. Nedan sammanfattas de synpunkter som föreslås leda till förändringar i detaljplanens handlingar. Utöver dessa görs vissa kompletteringar och förtydliganden i planhandlingarna.

Revideringar efter samråd:

Planbeskrivningen revideras med följande:

- Scenariot med äldreboende utgår. Endast scenario med punkthus möjliggörs.
- Genomförandebeskrivningen har kompletterats med information kring kostnader som berör flytt av ledningar
- Information har lagts in om att järnvägen är av riksintresse

Plankartan revideras med följande:

- U-områden har lagts till i fastighetens yttre kanter
- Bebyggelse regleras till punkthus
- Höjd på de nya byggnaderna utökas för att få plats med teknik. Detta påverkar inte största möjliga bruttoarea.
- Byggrätten begränsas mot Skånebanan
- Reglering om bullerskydd tillkommer
- Reglering om marknivå invid byggnad i förhållande till gata

SYNPUNKTER SOM KVARSTÅR FRÅN SAMRÅDSSKEDET

Från samrådet kvarstår yttranden från sakägare som inte fått sina synpunkter tillgodosedda. Synpunkter som ej blivit tillgodosedda:

- De föreslagna byggvolymerna borde vara lägre.
- Källare borde ej möjliggöras.
- Befintlig bebyggelse närmast järnvägsspåret borde beläggas med prickmark

Nedan redovisas de sakägare som inte fått sina synpunkter tillgodosedda:

- Hässleholms Vatten AB
- Trafikverket
- Fastighetsägare till Brofästet 7
- Fastighetsägare till Brofästet 4

FÖRSLAG TILL BESLUT

Detaljplanens handlingar revideras enligt ovan.

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen i Hässleholm april 2021

Marie Nilsson

Planchef

Madeleine Meiby

Planarkitekt